Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Voortgangsrapportage nr. 11

Datum	Februari 2016
Status	Definitief

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Plesmanweg 1-6 Den Haag

Inhoudsopgave

Inleiding

Deze voortgangsrapportage (VGR) heeft tot doel de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de spoorambities voor de korte en middellange termijn, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 23 januari 2008. Dit is de elfde voortgangsrapportage (VGR-11), waarin verslag wordt gedaan over de periode 1 juli 2014 tot 1 november 2015.

Deze voortgangsrapportage bevat de stand van zaken van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Zoals aangegeven in VGR-10 is het Actieplan 'Groei op het Spoor' afgerond.

Zoals aangegeven in de VGR-2 van 14 april 2009 (Kamerstuk 29984, nr. 175) maakt OV SAAL onderdeel uit van PHS. Over OV SAAL wordt, sinds de VGR-8 van 11 december 2012 (Kamerstuk 32404 nr. 61), gerapporteerd als onderdeel van PHS.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routering van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren. Dat is de kern van het besluit dat de ministerraad op 4 juni 2010 nam over de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het treinvervoer wordt zo aantrekkelijker voor zowel reizigers als goederen. Het besluit betekent een keuze voor duurzame mobiliteit.

1. Stand van zaken PHS algemeen (sinds VGR-10)

In de periode sinds de VGR-10 (oktober 2014) zijn binnen PHS de geplande maatregelen en projecten verder uitgewerkt. Als belangrijkste resultaten is te noemen een aantal getekende bestuursovereenkomsten (juni 2015), die uitwerking geven aan de bestuurlijke afspraken van juni 2014. Daarnaast is een ontwerp tracébesluit (december 2014) en tracébesluit genomen over Doorstroomstation Utrecht (DSSU, juni 2015). Er is een ontwerp tracébesluit genomen over Rijswijk - Delft Zuid (december 2014) waarbij ook een MER is uitgebracht. In het kader van het op te stellen tracébesluit Meteren - Boxtel zijn bestuursovereenkomsten ondertekend over een verdiepte ligging van het spoor in Vught en de aanpak van twee overwegen in Boxtel. Ook zijn bestuursovereenkomsten ondertekend over uitwerking van maatregelen rond een overweg in Esch (Haaren) en de aanleg van een ongelijkvloerse kruising in Rijswijk en een fiets/voetgangerstunnel bij station Delft Zuid. Aan ProRail is een realisatiebeschikking afgegeven voor de aanleg van een onderdoorgang in Veenendaal (Klompersteeg) die twee bestaande gelijkvloerse overwegen zal vervangen. Dit project is het vijfde PHS project dat in realisatie is genomen. Eerder werd de Diezebrug bij Den Bosch gerealiseerd, eind 2016 wordt het Doorstroomstation Utrecht opgeleverd en wordt het pakket korte termijnmaatregelen OV SAAL in dienst genomen. Bij OV SAAL middellange termijn is het project Naarden-Bussum in realisatie genomen.

Samengevat zijn in de verslagperiode de volgende besluiten genomen:

1. Verbreding Amsterdam Centraal Oosttunnel
2. Aanpak van twee overwegen in Boxtel en een overweg in Haaren
3. Aanleg van een ongelijkvloerse kruising in Rijswijk
4. Aanleg van een fiets/voetgangerstunnel bij station Delft Zuid
5. Aanleg van een onderdoorgang in Veenendaal
6. Inhoud van het maatregelenpakket bij Geldermalsen en toevoegen scope/budget project Vrijleggen Merwede Lingelijn
7. Besluit over dekking meerkosten integrale aanpak Amsterdam Centraal en verdiepte ligging spoor door Vught

In onderdeel 1.3 worden per PHS-corridor de werkzaamheden en resultaten nader uitgewerkt.

Het afgelopen jaar is veel aandacht besteedt aan het actualiseren van het pakket PHS maatregelen om deze in lijn te brengen met actuele ontwikkelingen. Zo is onderzocht hoe de relatie tussen de programma's PHS en ERTMS ligt en of er sprake kan zijn van synergievoordelen. Dit heeft geleid tot de conclusie dat er beperkte

synergievoordelen zijn te behalen op het terrein van seinoptimalisaties. Er kan geen PHS infrastructuurproject worden vermeden. Gelijktijdige realisatie van de PHS infrastructuur en ERTMS is door het faseverschil tussen beide programma's (de uitrol van PHS loopt enkele jaren voor op de uitrol van ERTMS) en de complexiteit van beide programma's niet mogelijk. Wel lijken er mogelijkheden te bestaan om bij de realisatie van PHS alvast voorbereidende werkzaamheden voor de uitrol van ERTMS uit te voeren. Deze mogelijkheden worden verder onderzocht.

De financiële stand van zaken bij het programma PHS baart zorgen. Een potentieel budgettekort kan zich voordoen als bij de verdere uitwerking van de maatregelen geen besparingen kunnen worden doorgevoerd, als geen positieve aanbestedingsresultaten worden bereikt bij het in de markt zetten van de bouwprojecten, en als geen overige beheersmaatregelen zoals het beperken van de scope van individuele projecten worden getroffen. De omvang van het potentiële budgettekort wordt extern gevalideerd. Het potentiële tekort kent vele oorzaken. De belangrijkste zijn de nog in te vullen taakstelling op het budget zoals opgenomen in het regeerakkoord Rutte I (€ 194 miljoen op PHS en € 45 miljoen op OV SAAL) en de omzetting van de leenconstructie in een verhoging van het begrotingskader (€ 84 miljoen). Daarnaast zijn er als gevolg van de nadere uitwerking van de PHS maatregelen kostenstijgingen en kostendalingen geweest.

In de verslagperiode zijn alle langs de verschillende corridors van PHS gelegen lokale en regionale overheden betrokken bij de uitwerking van PHS. Met de gemeenten, kaderwetgebieden en provincies wordt elk kwartaal ambtelijk overleg gevoerd, deels voor de lopende uitwerking van maatregelen en deels om bestuurlijk overleg voor te bereiden. Lokale en regionale onderwerpen en wensen komen hier bij aan de orde. IenM is in de gesprekken transparant over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de aangedragen voorstellen, mede gezien het taakstellend budget en de scope en planning van het gehele programma. IenM en ProRail continueren deze gesprekken ook de komende periode.

2. Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Uitgeest: aanpassing perron en emplacement, inclusief opstellen sprintermaterieel en verlengen opstelspoor voor goederen tot 750 meter
- Heerhugowaard: opstellen van intercity-materieel
- Transfer, geluid, overwegen, tractie, opstellen

a) Op 28 januari 2015 heeft een Bestuurlijk Overleg tussen het Ministerie van IenM, de gemeenten Uitgeest, Castricum, Heemskerk, Beverwijk en Velsen en de provincie Noord-Holland plaatsgevonden om te komen tot een locatiekeuze voor het opstelterrein bij Uitgeest. De vijf gemeenten hebben in dit overleg hun voorkeur toegelicht voor de locatie "langs de N203". IenM heeft aangegeven deze voorkeur te willen overnemen onder de nadrukkelijke voorwaarde dat een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd dient te worden. De provincie Noord-Holland heeft ingestemd met het uitvoeren van een HIA. Uit deze HIA moet blijken dat het werelderfgoed "Stelling van Amsterdam" niet (wezenlijk) aangetast wordt. Als onderdeel van de HIA, dient gekeken te worden hoe het effect op het werelderfgoed geminimaliseerd kan worden en het opstelterrein zo goed mogelijk kan worden ingepast. Het streven is om in december op basis van de HIA en advies van Unesco in een bestuurlijk overleg met bovengenoemde partijen tot een definitieve locatiekeuze te komen.

b) Alle maatregelen op deze corridor zullen in een integraal tracébesluit worden opgenomen. Om de verdere integrale planuitwerking te kunnen vervolgen dient besloten te zijn op welke locatie bij Uitgeest het opstelterrein zal worden gerealiseerd.

3. Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Amsterdam perron en emplacement
- Amsterdam Centraal-Bijlmer seinoptimalisatie
- Breukelen seinoptimalisatie
- Houten seinoptimalisatie
- Geldermalsen seinoptimalisatie
- Geldermalsen inhaalspoor
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

a) De voorbereidingen voor het opstellen van het ontwerp Tracébesluit (OTB) voor Amsterdam Centraal zijn gestart. Een vormvrije MER beoordeling heeft uitgewezen dat een volledige MER niet nodig is. De planuitwerking voor de OTB is technisch zeer complex en zal geruime tijd in beslag nemen.

b) Onderdeel van de maatregelen voor Amsterdam Centraal is verbreding van de Oosttunnel onder het station. Inmiddels is een haalbare variant uitgewerkt waarbij het monumentale karakter van het station uitgangspunt is. Daardoor wordt o.a. de perstrap niet geraakt. Gemeente en Rijk hebben over deze variant overeenstemming bereikt. Hierbij is sprake van 3 miljoen euro extra kosten.

c) Met de regio was nog geen besluit genomen over de aanleg van een bufferspoor voor het goederenvervoer (Contactweg) of het alternatief daarvoor ('achterdeur Aziëhaven') maar deze eerst verder uit te werken. Uitwerking van deze opties is inmiddels afgerond en maakt verder geen onderdeel meer uit van PHS.

d) Onderzocht is of extra opstelcapaciteit nodig is voor de goederentreinen in de Aziëhaven. Er blijken diverse goedkopere alternatieven te zijn om capaciteit op omliggende locaties bij te bouwen. Deze worden uitgewerkt.
e) Er is extra opstelcapaciteit nodig voor reizigerstreinen rond Amsterdam. Dit is voorzien in de Westhaven. Vanwege samenhang met de uitbreiding van opstelcapaciteit elders is nog niet duidelijk hoe groot een nieuw opstelterrein in de Westhaven moet worden en de exacte kosten daarvan. Er loopt een onderzoek om dit vast te stellen.
f) De seinoptimalisaties tussen Utrecht en Den Bosch zijn in samenhang met de locatiestudie voor het inhaalspoor voor het goederenvervoer te Geldermalsen uitgewerkt. Er zijn integrale oplossingen mogelijk, maar er is nog geen keuze gemaakt.
g) De gemeente Geldermalsen en het Rijk hebben overeenstemming bereikt over een pakket aan maatregelen dat nodig is om meer reizigerstreinen te laten rijden tussen Amsterdam en Eindhoven. De maatregelen betreffen enerzijds het vrijleggen van de Merwede Lingelijn en anderzijds modernisering van het emplacement inclusief inhaalsporen. De twee gelijkvloerse spoorkruisingen in het dorp Tricht worden vervangen door een randweg en een drietal onderdoorgangen. Verder wordt een trillingwerende wand aangelegd en een volwaardige voetgangerstunnel onder station Geldermalsen ter vervanging van de bestaande traverse. Het project wordt gefinancierd door IenM met een bijdrage van de gemeente. De afspraken worden komende periode in detail uitgewerkt. Beide partijen hebben de wens en intentie uitgesproken dat bij deze nadere uitwerking de directe woonomgeving nadrukkelijk betrokken blijft.

4. Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Doorstroomstation Utrecht
- Driebergen/Zeist keerspoor
- Ede-Wageningen extra zijperron
- Seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen
- Elst vrije kruising
- Emplacement Nijmegen
- Rhenen extra perronspoor (nieuw t.o.v. voorkeursbeslissing) [1]
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen reizigerstreinen

a) Op 1 juli 2015 is het tracébesluit DSSU gepubliceerd. Het projectbudget is zoals aangegeven in de begroting 2016 opgehoogd met € 29,5 miljoen in verband met gevolgkosten van ontwerpaanpassingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfasering om de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte in het infrastructuurfonds.
b) De maatregel Keerspoor Driebergen-Zeist wordt uitgewerkt binnen het MIRT-project Traject-Oost, stationsgebied Driebergen-Zeist. Op 11 maart 2015 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de beroepen die zijn ingesteld tegen de bestemmingsplannen van de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug voor de herontwikkeling van het Stationsgebied Driebergen-Zeist De Raad van State heeft de beide bestemmingsplannen grotendeels in stand gelaten. Hiermee is de

[1] Dit project is onderdeel van dit werkpakket gezien het op 23 januari 2012 genomen besluit van de minister omtrent de treinbediening op het traject Utrecht-Arnhem (zie VGR-7, Kamerstuk 32404 nr. 56, d.d. 25 april 2012). Voor de maatregelen Driebergen/Zeist keerspoor zijperron en Ede Wageningen extra zijperron geldt dat deze horen bij deze treinbediening; dit was ten tijde van de voorkeursbeslissing PHS in juni 2010 nog niet definitief bepaald.

weg vrijgemaakt om te starten met de bouw. Op drie onderdelen dient nog wel binnen 36 weken een herstelbesluit genomen te worden. Betrokken partijen hebben in het voorjaar van 2015 een realisatieovereenkomst getekend. De voorbereiding van de aanbesteding is gestart.

c) Voor het extra perronspoor in Rhenen is de Nota Voorkeursalternatief gereed. Een voorwaarde voor verdere uitwerking is besluitvorming over medefinanciering door de regio (conform besluit treinbediening PHS Utrecht-Arnhem). Hierover is naar verwachting begin 2016 duidelijkheid.
d) De planuitwerking voor een onderdoorgang ter vervanging van de overweg Klompersteeg-Nieuweweg Noord is afgerond. De betrokken gemeenten (Veenendaal, Renswoude en Ede), de provincies Gelderland en Utrecht hebben overeenstemming over het voorkeursalternatief (zogenaamde Voorpoortvariant). De provincie Utrecht treedt op als initiatiefnemer. ProRail zal met de betrokken gemeenten en provincies een realisatieovereenkomst ondertekenen.
e) De uitwerking van het extra zijperron Ede/Wageningen vindt plaats binnen het project Spoorzone Ede van de gemeente Ede. Gemeente Ede, ProRail, en NS hebben overeenstemming bereikt over een samenwerkingsovereenkomst voor de fase van de uitvoering. Deze overeenkomst biedt tevens het kader voor nadere overeenkomsten over de realisatie, grond en vastgoed en beheer.
f) Nut en noodzaak van seinoptimalisaties op het traject Arnhem - Nijmegen worden onderzocht in samenhang met het besluit dat er voorlopig geen extra goederentreinen over de goederenroute Oost-Nederland zullen rijden.
g) De vrije kruising Elst is komen te vervallen. Zie paragraaf 11.1 over dekking meerkosten voor een toelichting.
h) De planuitwerking van Nijmegen emplacement bevindt zich in de alternatievenstudiefase. Het streven is om in het najaar van 2016 te komen tot een integrale keuze voor de onderdelen sporen lay-out, transfer, opstellen en eventuele aanvullende maatregelen van derden (gemeente Nijmegen, NS Stations) bijvoorbeeld als gevolg van lokale politieke besluitvorming voor herinrichting van de stationsomgeving. De kosten van dit project baren zorg. Gezocht wordt naar alternatieven die binnen het taakstellende budget kunnen worden gerealiseerd, daarbij wordt ook naar beperking van de scope gekeken.

5. Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Delft viersporigheid tunnel en viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid
- Delft Zuid-Schiedam seinoptimalisatie
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen reizigerstreinen

a) In december 2014 zijn het ontwerp tracébesluit (OTB) en het Milieueffectenrapport (MER) 4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid gepubliceerd en zes weken ter visie gelegd. In totaal zijn 40 zienswijzen ontvangen. Daarnaast is het MER toegestuurd aan de Commissie voor de milieueffectenrapportage (Cie. m.e.r.). De Cie. m.e.r. heeft op in mei 2015 een definitief toetsingsadvies gepubliceerd. Daarin is geconcludeerd dat het MER op een aantal punten onduidelijkheden bevat. De Cie. m.e.r constateert dat veel relevant en gedetailleerd technisch onderzoek is uitgevoerd maar vindt de informatie in het MER zoals nu gepresenteerd op onderdelen niet geschikt voor de beoordeling van het voornemen door belanghebbenden, zoals omwonenden, en door degenen die erover gaan besluiten. Daarnaast vindt de Cie. m.e.r. ten aanzien van het aspect trillinghinder spoor dat mogelijke maatregelen onvoldoende in beeld zijn gebracht. Naar aanleiding van dit advies is besloten tot

het opstellen van een aanvulling op het MER. De aanvulling wordt gelijktijdig met het TB en de Nota van Antwoorden op de zienswijzen medio 2016 uitgebracht.

b) Het projectbudget is zoals aangegeven in de begroting 2016 opgehoogd met € 86 mln. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte in het Infrastructuurfonds. De bijstelling valt op hoofdlijnen als volgt te verklaren: € 12,1 miljoen prijsstijging, € 14,5 miljoen treintechnische installaties (nieuwe wetgeving), € 4,8 miljoen stationsomgeving; € 30,3 miljoen PEAT (projectvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht) en onvoorzien, € 24,2 miljoen scopewijzigingen in het spoorwerk, waaronder 800 meter meer lengte waarover de viersporigheid zich uitstrekt en seinoptimalisatie tot Schiedam in plaats van alleen nabij Delft Zuid. De herijkte kostenraming is door een extern bureau getoetst.

c) In het OTB is rekening gehouden met de wens van de gemeente Rijswijk om de spoorkruising bij 't Haantje in noordelijke richting te verplaatsen. Deze is in het OTB zo gepositioneerd dat deze aansluit op de toekomstige Laan 't Haantje. Het plan van de gemeente Rijswijk is om deze ontsluitingsweg voor Rijswijk Buiten gerealiseerd te hebben voordat het spoor wordt verdubbeld en de gelijkvloerse overweg bij 't Haantje moet worden vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Met de gemeente wordt de planprocedures en –uitwerking voor spoor en weg op elkaar afgestemd. Tevens zullen afspraken worden gemaakt over een gezamenlijke (minnelijke) grondverwerving.

d) In Rijswijk komt er in het kader van de spoorverdubbeling een nieuwe spoorbrug over de Kerstanjewetering, die geschikt is voor vier sporen. Gemeenten Midden-Delfland en Westland, maar ook de recreatievaart en belanghebbenden daarbij hebben verzocht om de doorvaarthoogte van deze brug tenminste op 1.80 meter te brengen. In het OTB is de bestaande doorvaarthoogte van 1.67 meter aangehouden. In overleg met de Provincie Zuid-Holland wordt de (financiële) haalbaarheid van een aangepast ontwerp met een doorvaarthoogte van 1.80 meter onderzocht.

e) Aan de noordkant van Delft heeft het fabrieksterrein van DSM een eigen aansluiting op de spoorlijn. Het terrein is gelegen aan weerszijden van deze lijn. Met DSM wordt nadere afstemming gezocht over te maken ontwerpkeuzes ter plaatse van het DSM-terrein, gebruik en bereikbaarheid van het terrein in de aanlegfase, van DSM benodigde gronden voor de realisatie van de spooruitbreiding en effecten voor geluid, veiligheid en trillingen van de spooruitbreiding en de maatregelen om deze effecten waar nodig te mitigeren.

f) Op verzoek van de Gemeente Delft is in het ontwerp ter plaatse van station Delft Zuid een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer opgenomen. De bestaande kantperrons worden bij de uitbreiding naar viersporigheid vervangen door eilandperrons en via het kunstwerk in de ongelijkvloerse kruising met het langzame verkeer ontsloten. Gemeente Delft en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag dragen financieel bij aan de realisatie van de ongelijkvloerse kruising.

g) Met de gemeente Schiedam wordt gesproken over de IC-stops op station Schiedam en de dichtligtijden van de overweg Kandelaarweg.

h) In Rotterdam zijn in het kader van het OTB geen fysieke aanpassingen van het spoor in Rotterdam voorzien. Wel worden er maatregelen voorzien, waaronder het ophogen en plaatsen van geluidschermen. Er is vanuit bewoners weerstand tegen het ophogen en plaatsen van geluidschermen. Er wordt een stedenbouwkundige visie opgesteld die een uitspraak doet over de (on)wenselijkheid van het ophogen en plaatsen van geluidschermen.

i) Hernieuwde berekeningen van de rij- en opvolgtijden hebben aangetoond dat met voorgenomen infrastructurele maatregelen uit de PHS Voorkeursbeslissing en de nadere uitwerking daarvan in het OTB en MER de beoogde PHS-lijnvoering (met 8 Intercity's en 6 Sprinters) niet kan worden gefaciliteerd. Door veranderde functionele eisen (zoals een langer benodigde halteringstijd voor de Sprinter) zijn er tussen Schiedam en Rotterdam additionele infrastructurele maatregelen nodig aan met name de westzijde van het emplacement Rotterdam ter hoogte van de perronsporen 6 t/m 9 om rijtijdwinst en opvolgtijdwinst te kunnen boeken voor treinen van/naar deze perronsporen. Uitgangspunt voor het TB blijft het afhandelen van de PHS-lijnvoering over twee sporen tussen Delft Zuid en Rotterdam, zoals ook in de bestaande situatie het geval is. Vooralsnog zijn de additionele maatregelen (de zogenaamde variant B) geraamd op € 19 miljoen (incl. BTW). De meerkosten van de additionele maatregelen worden gedekt uit het budget voor het Programma Kleine Functiewijzigingen.

j) Met de voorgenomen decentralisatie van de Hoekselijn vervalt het treinverkeer van de Hoekselijn op de 2 zuidelijke sporen van de viersporigheid tussen Schiedam en Rotterdam. De capaciteit van deze sporen kan enkel tegen meerkosten gebruikt worden voor de PHS-lijnvoering door aanpassingen aan de sporenlay-out aan de westzijde van Schiedam en aan de westzijde van emplacement Rotterdam. Met het creëren van een stuk viersporigheid tussen Schiedam en Rotterdam kan een robuustere treindienst worden geboden. Bovendien biedt deze uitbreiding de mogelijkheid om alsnog enige IC-stops in Schiedam te handhaven. Naast het Rijk hebben de provincie Zuid-Holland en de metropoolregio Rotterdam Den Haag een onderzoeksbudget van € 200.000,- beschikbaar gesteld om deze verdere uitbreiding (buiten het kader van PHS) te onderzoeken (variant D).

6. Reizigerscorridor Breda-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Tilburg 3e perron en 4e perronspoor
- Liempde 2e vrije kruising
- Emplacement Eindhoven Westzijde
- Opstellen Eindhoven
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen reizigerstreinen
- Boxtel Tongersestraat; vervangen overwegen door langzaamverkeertunnel

a) In afwachting van de herijking van programma's en projecten in het kader van de LTSA en een nader onderzoek naar de noodzaak in relatie tot ERTMS is de verdere planuitwerking van de projecten Tilburg 3e perron en 4e perronspoor, Liempde 2e vrije kruising en Emplacement Eindhoven Westzijde eind 2013 stilgelegd.

b) Uit het nadere onderzoek naar de noodzaak van de infrastructurele maatregelen in relatie tot ERTMS is komen vast te staan dat de noodzaak van een 2e vrije kruising bij Liempde vervalt. Dit project is dan ook geschrapt.

c) In mei 2015 is besloten om het programma van eisen voor de Brabantroute te herijken op basis van nieuwe inzichten van vervoerders, een hernieuwde toedeling van het goederenvervoer op basis van herijkte goederenprognoses en nieuwe inzichten over be- en bijsturing. Besluitvorming over de vervolg aanpak vindt plaats in 2016.

d) Aan de westzijde van emplacement Eindhoven is de infrastructuur aan vervanging toe. De mogelijkheid van het gelijktijdig uitvoeren van de PHS

maatregel Emplacement Eindhoven Westzijde (gelijktijdigheid) met de noodzakelijke vernieuwing in 2017 is onderzocht, maar blijkt in het korte tijdbestek van voorbereiding niet mogelijk te zijn.
Naast de ombouw van Emplacement Eindhoven Westzijde is de planuitwerking gestart voor uitbreiding van het opstelterrein voor reizigerstreinen aan de oostzijde van Eindhoven. Het eindplan is gebaseerd op het realiseren van 92 bakeenheden extra in 2028. Het eindplan zal modulair worden gerealiseerd en uitgewerkt. Het eindplan is afgestemd met vervoerders en de gemeente Eindhoven. Vervoerders en gemeente zijn betrokken bij de verdere planuitwerking in modules. Volgens de huidige planning komt module 1 (herinrichten van "de Tuin") met een uitbreiding van 35 bakeenheden eind 2019 beschikbaar en module 4 (herinrichten terrein zuidzijde van de lijnwerkplaats NedTrain nabij sportterrein) met een uitbreiding van 51 bakeenheden begin 2019. Op verzoek van NS wordt onderzocht of een versnelde aanleg mogelijk is van module 1 en 4 in verband met de instroom in 2017 van FLIRT. Module 1 is als "Quick win" beschikt in het kader van het Programma Kleine Functiewijzigingen. De modules 2, 3 en 4 maken onderdeel uit van de uitbreiding van de opstelcapaciteit in het kader van PHS. De modules 2 (herinrichten sporen ten noorden van de loodsen (sporen 11 t/m 17 en 129 t/m 133)) en 3 (herinrichten terrein (voormalige) van Gend & Loos-loodsen) worden later (in/na 2022) gerealiseerd.

e) In Boxtel wordt de overwegproblematiek in de Tongersestraat opgelost door het opheffen van de overwegen, het aanleggen van een langzaam verkeerstunnel en een adequate oplossing voor het regionale autoverkeer. De totale kosten zijn geraamd op € 38,4 miljoen. Daarbij is sprake van een substantiële regionale bijdrage, zowel van de provincie Noord-Brabant als van de gemeente Boxtel, voor in totaal een bedrag van € 19,2 miljoen. De nadere planuitwerking en realisatie wordt de komende jaren verder ter hand genomen.

7. Routering goederenvervoer Zuid-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenroutering zijn:

- Meteren Zuidwestboog goederen
- Den Bosch - Vught viersporigheid en vrije kruising Vught
- Verdiepte spoorligging in Vught
- Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen

a) Op grond van de bestuurlijke afspraken van juni 2014 is door rijk, provincie en gemeente een bestuursovereenkomst uitgewerkt over de planuitwerking en realisatie van de verdiepte ligging in Vught conform variant V3. Deze bestuursovereenkomst is uiteindelijk ondertekend in juni 2015. De overeenkomst bevat afspraken over werkwijzen, overlegvormen, besluitvorming en scope.

b) Gelijktijdig is een uitgebreide participatiestructuur opgezet in Vught met een klankbordgroep en circa 10 werkgroepen. De werkgroepen zijn betrokken bij uitwerking van belangrijke onderdelen en aspecten.

c) In de planuitwerking voor Vught is gebleken dat een bijzondere uitwerking mogelijk bleek. Deze uitwerkingsmogelijkheid, V3 Oost Verkort, lijkt maatschappelijk draagvlak te hebben ondanks het feit dat er een veel groter aantal huizen gesloopt zou moeten worden. In april 2015 is bij bestuurlijk overleg gezamenlijk besloten om V3 Oost Verkort mee te nemen in de verdere planuitwerking. Dit levert een jaar extra doorlooptijd op. In december 2015 zal een nadere bestuurlijke voorkeur worden bepaald tussen V3 en V3 Oost Verkort zodat het OTB kan worden voorbereid. Daartoe is o.a. een nadere technische uitwerking gemaakt en heeft een uitgebreide burgerconsultatie plaatsgevonden.

d) De planuitwerking van de Zuidwestboog Meteren is vertraagd vanwege de extra onderzoeksvraag in Vught. Wel zijn vergelijkbare participatiewerkwijzen opgezet. Er was sprake van bestuurlijk overleg en informatiebijeenkomsten.
e) In de gemeente Den Bosch bestaan zorgen over extra goederentreinen vanwege PHS. In Den Bosch zijn geen infrastructurele maatregelen voorzien. Wel wordt bezien hoe de reizigerstransfer op het station verbeterd kan worden met het oog op toenemende reizigersaantallen vanwege PHS. Gezocht wordt naar mogelijkheden om deze transfermaatregelen tegen lager dan nu voorziene kosten (circa € 57 miljoen euro) te realiseren. Ook in Den Bosch is een klankbordgroep opgezet voor burgers.

8. Routering goederenvervoer Oost-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenroutering waren:

- Passage Zutphen-Hengelo[2]: m.e.r.-onderzoek 1e fase
- Zutphen aanpassen emplacement en extra perron
- Zutphen aanpassen bediening brug
- Geluid, externe veiligheid, trillingen

a) In de brief van 17 juni 2014 aan de Tweede Kamer[3] zijn de besluiten vastgelegd over de Goederenroute Oost-Nederland: gekozen is voor de variant kopmaken te Deventer en opschorten van het vervolg van het m.e.r.-onderzoek tot in ieder geval 2020. De verdere uitwerking van de Goederenroute Oost-Nederland, waartoe ook de deelprojecten ‘Zutphen aanpassen emplacement en extra perron’ en ‘Zutphen aanpassen bediening brug’ behoren, is daarom opgeschort tot in ieder geval 2020.
b) Op basis van de meest actuele inzichten in de prognoses van het spoorgoederenvervoer is geconstateerd dat de verwachte goederentreinaantallen conform het middenscenario het meest plausibel zijn[4]. Bij dat middenscenario worden op de Twentelijn (Deventer-Hengelo-Oldenzaal/grens) rond 2030 ongeveer tien goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen verwacht. Dat is niet meer dan de huidige aantallen goederentreinen. Aanvullende geluid- of trillingmaatregelen zijn bij de ontwikkelingen volgens het middenscenario tot 2030 niet nodig. Op de IJssellijn (Arnhem-Zutphen-Deventer) worden in het middenscenario, net zoals nu het geval is, slechts incidenteel goederentreinen verwacht. Ook daar zijn geen extra geluidmaatregelen nodig. De externe veiligheid (omgevingsrisico’s) langs de spoorlijnen wordt vanaf de inwerkingtreding van de wet Basisnet beheerst en begrensd door die wet.
c) In de tweede helft van 2014 is, naar aanleiding van een motie van de Kamer[5], nader onderzoek gedaan naar de kosten en planning van de eventuele aanleg van een Noordtak – een geheel nieuwe spoorlijn specifiek voor goederentreinen tussen Elst en Oldenzaal/grens langs de A18/N18 door de Achterhoek. In de brief van 4 februari 2015[6] zijn de resultaten van dit onderzoek aan de Kamer gestuurd. Naar aanleiding van dit onderzoek is als volgt geconcludeerd (citaat uit die brief): “De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken naar een

[2] Deze maatregel is in de Voorkeursbeslissing PHS aangeduid als de dubbelsporige korte boog bij Deventer. Naar aanleiding van de behandeling van de Voorkeursbeslissing in de Tweede Kamer in 2010 is een korte boog bij Deventer uitgesloten van verdere uitwerking. In een m.e.r.-procedure zijn vier alternatieve routes tussen Zutphen en Hengelo nader uitgewerkt en op hun milieueffecten vergeleken.[3] Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.
[3] Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.
[4] Zie “PHS-GON: Informatiedocument t.b.v. de besluitvorming in juni 2014”, paragraaf 5.4; bijlage bij Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.
[5] Motie de Boer, Van Veldhoven, Kamerstuk 33 750 A, nr. 90, voorgesteld 3 juli 2014
[6] Kamerstuk 32 404, nr. 77 dd 04-02-2015

Noordtak geven voor de bij dit onderzoek betrokken partijen (de staatssecretaris van IenM, de gedeputeerden van Overijssel en Gelderland, en het Havenbedrijf Rotterdam) geen reden om een vervolgonderzoek (MER) naar een Noordtak te starten. Een dergelijk uitgebreid onderzoek op dit moment zou onrust en onzekerheid geven bij inwoners van Oost-Nederland, die met het recente besluit over de PHS Goederenroute Oost-Nederland juist voor de komende jaren is weggenomen. Immers, zoals in mijn eerdergenoemde brief van 17 juni 2014 aangegeven, zijn de huidige verwachtingen over de groei van het goederenvervoer per spoor tot rond 2030 zodanig laag, dat er met de huidige prognoses in ieder geval tot rond 2030 geen noodzaak is om de Goederenroute Oost-Nederland (van de aansluiting op de Betuweroute bij Elst tot Oldenzaal/grens) in te richten voor extra goederentreinen. Indien nieuwe actuele goederenprognoses in het kader van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA, gepland rond 2017) een ander beeld geven, en wellicht aanleiding geven om de realisatie van een goederenroute door Oost-Nederland opnieuw in overweging te nemen is dat, gezien de benodigde doorlooptijd, tijdig genoeg om zo nodig te zorgen voor «*een tijdige realisatie van voldoende spoorcapaciteit naar het Europese achterland*», zoals in de motie De Boer/ Van Veldhoven is gevraagd.”

9. OV SAAL

OV SAAL behelst een stapsgewijze uitbreiding en verbetering van capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Het gaat om kansrijke en kosteneffectieve oplossingsrichtingen om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer in relatie tot de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel. OV SAAL is opgedeeld in drie termijnen: Korte Termijn (2016), Middellange Termijn (2020) en Lange Termijn (na 2020). Inmiddels is OV SAAL Lange Termijn onderdeel van het Groot Project RRAAM, zodat het geen deel meer uitmaakt van deze verantwoordingsrapportage.

De Middellange Termijn heeft – na de besluiten van 28 augustus 2013[7] – als doel realisatie van aanvullende maatregelen, waaronder implementatie van ERTMS, op het in uitvoering zijnde Korte Termijnpakket die tezamen zorgen voor een kwalitatief goede en betrouwbare dienstregeling op de OV SAAL-corridor die toekomstbestendig is.

OV SAAL korte termijn maatregelen
Binnen het project OV SAAL Korte Termijn (KT) is sprake van twee deeltrajecten. De maatregelen worden in nauw overleg met de regio gerealiseerd.

<u>Deel Hoofddorp–Diemen</u>
De volgende maatregelen zijn sinds september 2011 in volle uitvoering:
- een dubbele vorkaansluiting Riekerpolder bij de splitsing van de spoorlijnen Schiphol-Amsterdam Centraal en Schiphol-Amsterdam Zuid/WTC;
- 4-sporigheid tussen Riekerpolder en de Utrechtboog (exclusief het station Amsterdam Zuid/WTC dat reeds viersporig is);
- een dubbele vorkaansluiting bij de aansluiting van de spoorlijnen Duivendrecht-Amsterdam RAI en Utrecht-Amsterdam RAI;
- geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere.

Een aantal onderdelen van de beide vorkaansluitingen is inmiddels al in gebruik

[7] Kamerstuk 32404 nr. 66, d.d. 28 augustus 2013

genomen. Dat maakte het mogelijk oude infrastructuur af te breken. De vervolgens beschikbare ruimte is benut voor andere nieuwe infrastructuur. De verwachting is dat het project binnen het beschikbare budget gerealiseerd zal worden en conform de planning in december 2016 in dienst gesteld zal worden.

Deel Weesp-Lelystad (Flevolijn)
Dit deel van het korte termijnpakket OV SAAL bevat op hoofdlijnen de volgende maatregelen:
- aanpassen sporen lay-out rondom Almere Centrum, waaronder aanleg van keersporen;
- geluidmaatregelen (schermen) in Almere, Muiderberg en Weesp (totaal circa 28 kilometer);
- geluidwerende maatregelen aan de Vechtbrug;
- keersporen in Almere Oostvaarders;
- diverse kleinere maatregelen, zoals gevelmaatregelen, raildempers, verbeteren energievoorziening en seinoptimalisaties.

Ook deze maatregelen zijn inmiddels in volle uitvoering. De indienststelling conform de oorspronkelijke planning in december 2015 is niet meer mogelijk. De nieuwe infrastructuur zal in december 2016, tegelijk met de infrastructuur in Amsterdam, in dienst genomen worden. Diverse kleinere maatregelen voor bijsturing worden in 2017 gerealiseerd.

OV SAAL (middel)lange termijn maatregelen
De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Spooruitbreiding van 6 naar 8-sporig station Weesp
- Aanpassing wissel bij Almere Oostvaarders
- ERTMS op de SAAL-corridor
- Aanpassing emplacement Naarden-Bussum
- Opstelcapaciteit reizigerstreinen
- Transfer, geluid, overwegen, tractie

a) In september 2014 is de subsidiebeschikking verleend voor de planstudie OV SAAL MLT. Binnen de planstudie wordt een ontwerp gemaakt voor de spooruitbreiding bij station Weesp van 6 naar 8 sporen. Er hebben ontwerpsessies plaatsgevonden waaraan spoorpartijen en regionale partijen hebben deelgenomen. Er zijn verschillende varianten geformuleerd die nu verder worden uitgewerkt door ProRail. In 2016 wordt gezamenlijk met de betrokken partijen de keuze gemaakt welke varianten op detailniveau worden uitgewerkt. Volgens de huidige planning wordt in 2018 een voorkeursalternatief voor 8-sporig Weesp gekozen.
b) Voor hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL-corridor is het noodzakelijk dat alle infrastructuur hiervoor geschikt wordt gemaakt. Naast 8-sporigheid in Weesp is de introductie van ERTMS op de SAAL corridor nodig voor hoogfrequent vervoer. ERTMS wordt in een separaat programma uitgewerkt.
c) In juni 2015 is de subsidiebeschikking verleend voor de realisatie van het project Naarden-Bussum. Met dit project wordt onder meer de spoorboog bij Naarden-Bussum aangepast zodat deze geschikt wordt voor snelheden tot 130 km/u. Deze snelheid is noodzakelijk om de beoogde dienstregeling van OV SAAL MLT te kunnen rijden. Verder wordt op het emplacement Naarden-Bussum het aantal sporen teruggebracht van 5 naar 2 sporen zodat veilig met hogere snelheden kan worden gereden.

d) Door hoogfrequent te rijden op de SAAL-corridor zijn meer reizigerstreinen nodig. Deze treinen moeten ook op locatie gerangeerd kunnen worden. Binnen de planstudie is uitgewerkt dat de locatie bij Lelystad hiervoor het meest geschikt is. Onderzocht wordt of binnen de grenzen van het bestaande opstelterrein bij Lelystad uitbreiding van de capaciteit mogelijk is.

10. Overige Maatregelen

Om PHS mogelijk te maken zijn er, naast infrastructurele maatregelen, ook aanvullende maatregelen nodig om hogere treinfrequenties mogelijk te maken. Dit betreft voorzieningen in verband met leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid, overwegveiligheid), maar bijvoorbeeld ook het opstellen van treinen en energievoorziening. In de VGR-10 werd al gemeld dat voor de verschillende onderliggende maatregelen verkenningen waren afgerond. Dit heeft er toe geleid dat de overige maatregelen nu bij de betreffende corridor(s) verder worden uitgewerkt. Een aantal overige maatregelen die (nog) niet per corridor/project kan worden opgepakt worden op programmaniveau verder uitgewerkt. In deze verslagperiode is voor het project Geldermalsen bepaald welke overige maatregelen binnen dit project vallen op het gebied van trillingen, geluid en overwegveiligheid.

11. Programmabeheer

11.1 Planning

De planning van de werkzaamheden uit de planuitwerkingsfase is opgesteld met de randvoorwaarde dat de PHS maatregelen uiterlijk in 2020 gerealiseerd zijn. In 2013 is besloten (Kamerstuk 33400A nr. 48 d.d. 13 februari 2013) dat de ambities van PHS om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken overeind blijven, maar dat oplevering van de deelpakketten wordt getemporiseerd tot 2015-2028. Voor het onderdeel Goederenroute Oost-Nederland is in juni 2014 besloten dat uitwerking van het hele traject tussen Elst en Oldenzaal/grens is opgeschort tot in ieder geval het jaar 2020. In het geval rond 2020 wordt besloten om de planuitwerking te hervatten zal de feitelijke ingebruikname van die Goederenroute pas na 2030 kunnen plaatsvinden.

De volgende maatregelen zijn genomen om de meerkosten van Amsterdam centraal en een verdiepte aanleg van het spoor in Vught te kunnen dekken. Daarbij was het uitgangspunt dat wordt vastgehouden aan de PHS-doelen en ambities en dat de maatregelen worden toegesneden op de laatste inzichten ten aanzien van de (lagere) groei van het personen- en goederenvervoer tot 2028. Deze maatregelen zijn besproken op de landelijke OV en Spoortafel van 30 april 2015 en zijn daar vastgesteld door de staatssecretaris:

- Vrije kruising Elst is geschrapt, gezien de besluiten t.a.v. goederenroutering Oost Nederland
- Vrije kruising Liempde is geschrapt waarbij de maatregelen in Tilburg wel gehandhaafd zijn om in de spoorlijnen tussen Den Bosch, Tilburg en Eindhoven voldoende capaciteit te kunnen bieden.
- Een deel van de transfervoorzieningen is vanwege lagere prognoses geschrapt. Alleen maatregelen in Koog Bloemwijk, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Amstel, Culemborg, Zaltbommel, Den Bosch, Houten, Gilze Rijen en Tilburg Universiteit zijn nog nodig. Als onderdeel van de projecten Amsterdam Centraal en Nijmegen worden ook daar transferknelpunten aangepakt.

- Een deel van de maatregelen voor emplacementen goederen is geschrapt gezien de lagere goederenprognoses. Alleen maatregelen in Venlo en Sloe, worden nog verder uitgewerkt (Onnen en Blerick staan vooralsnog 'on-hold'). Maatregelen Aziehaven worden in het kader van de integrale aanpak Amsterdam nog bezien op nut en noodzaak en de omvang.
- Minder aan te pakken overwegen en de laatste inzichten in de kosten van de andere overwegen. Castricum is uit de scope PHS gehaald en de meest recente kosten zijn verwerkt.
- Op de post be- en bijsturing PHS is enige besparing mogelijk.

Door deze besparingen zijn de volledige meerkosten van de integrale aanpak van Amsterdam Centraal en de verdiepte ligging door Vught binnen het programma gedekt. Er is nog een aantal aanvullende besparingen in beeld gekomen die de komende tijd nader worden uitgewerkt en die van belang zijn om het potentiële budgettekort bij PHS omlaag te brengen.

Tot eind 2016
De na te streven resultaten voor de periode tot eind 2016 zijn:
- Nemen van het besluit over de locatie van het opstelterrein bij Uitgeest.
- Uitwerken van een bestuursovereenkomst tussen Rijk en Gemeente Geldermalsen over de spoormaatregelen waarover overeenstemming is bereikt.
- Nemen van het OTB voor de spoormaatregelen in Geldermalsen.
- Nemen van het TB 4-sporigheid Delft.
- Inperken van het aantal varianten voor de 8-sporigheid bij Weesp.
- Nemen van het OTB voor Meteren – Boxtel.
- Oplevering van het Doorstroomstation Utrecht (DSSU).
- uitvoeren onderzoek Gooilijn. Het betreft een kortlopende studie naar de effecten van recent genomen en te nemen besluiten op de Gooilijn.
- In kaart brengen en uitwerken van mogelijkheden om het potentiële budgettekort omlaag te brengen.

11.2 Risico's en onzekerheden

Risico's
De in 2011 door het kabinet Rutte I opgelegde taakstelling (€ 194 mln PHS en € 45 mln OV SAAL MLT) op PHS is nog niet ingepast. De destijds door het kabinet voorziene besparingen als gevolg van de vereenvoudiging van het omgevingsrecht, het meer gebruik maken van PPS, en minder bovenwettelijke inpassing hebben zich niet voorgedaan. Daarmee is de taakstelling onderdeel van het potentiële tekort bij PHS dat moet worden opgelost.

In Geldermalsen en Vught is sprake van maatschappelijke zorgen over de voorgenomen spoormaatregelen. Vooralsnog lijkt sprake van voldoende draagvlak voor gemaakte keuzes in het kader van de planuitwerking mede naar aanleiding van uitgebreide burgerparticipatie. Ook elders langs het tracé bestaan zorgen. Voortgaande inzet van burgerparticipatie in het kader van een open planuitwerkingproces is naar verwachting nodig langs het gehele tracé.

De hogere kosten voor het Doorstroomstation Utrecht (DSSU) vormden een risico voor het budget van PHS. Bij begroting 2016 is dit opgelost door gebruik te maken van de bestaande risicoreservering voor DSSU in het MIRT. De afronding van de realisatie van DSSU wordt nauwlettend gevolgd om verdere risico's te voorkomen.

In eerdere voortgangsrapportages is gemeld dat het budget en de planning voor het

project OV SAAL KT cluster c onder druk staan. Dat is niet meer het geval; de verwachting is dat het project binnen budget en planning zal worden gerealiseerd. Daarentegen staat inmiddels de planning van het project OV SAAL KT cluster a onder druk door vertraging in de aanbestedingsprocedures.

Onzekerheden
Er hebben zich in deze verslagperiode geen nieuwe onzekerheden voorgedaan ten opzichte van de VGR-9. Wel duidelijk geworden dat het bestaande potentiële tekort op het budget van PHS groter is geworden, onder andere door de omzetting van de leenconstructie in een ophoging van de budgettaire kaders bij de begroting 2016. De totale omvang van het potentiële tekort op het budget van PHS is onzeker totdat de externe validatie is afgerond.

11.3 Raakvlakken met andere projecten

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op een aantal ontwikkelingen die voor PHS van belang is.

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)
In de LTSA 2 is aangegeven dat projecten en programma's belangrijke instrumenten zijn om de ambities en de doelen uit LTSA 2 concreet te realiseren. De budgettaire kaders tot en met 2028 zijn hiervoor richtinggevend. Van belang is dat –gezien de beperkte budgetten– de juiste set van doelmatige projecten en programma's wordt gerealiseerd. Daartoe dient een herijking van projecten en programma's. De herijking vormt een nieuw vertrekpunt en zal leiden tot een hernieuwde invulling van het MIRT voor wat betreft het spoor en OV. Het pakket herijking is in het notaoverleg MIRT op 23 november 2015 vastgesteld. PHS is, net als ERTMS en het Landelijk verbeterprogramma Overwegen, als preferent onderdeel van de LTSA aangemerkt en viel daardoor buiten de herijking. Wel worden de raakvlakken met de herijking bewaakt waar deze de effectiviteit en uitvoerbaarheid van de PHS maatregelen kunnen raken.

Rapportage over ERTMS aan de Tweede Kamer
ERTMS kent een eigen uitgebreide rapportagestructuur aan de Tweede Kamer op grond van de Groot Project Status die door de Kamer aan ERTMS is toegekend.
Op 11 april 2014 heeft het Kabinet de Voorkeursbeslissing ERTMS[8] genomen. Deze Voorkeursbeslissing en de achterliggende onderzoeken zijn in mei en juni 2014 meerdere malen besproken in de Tweede Kamer, zoals tijdens de technische briefings van 14 mei en 19 juni, de hoorzitting van 15 mei en het algemeen overleg van 24 juni.
Tevens is als bijlage bij de Voorkeursbeslissing ERTMS de ERTMS Basisrapportage aan de Kamer aangeboden. Het accountantsrapport bij de basisrapportage is op 22 mei 2014 naar de Kamer gestuurd[9]. De basisrapportage geeft de basisreferentiewaarden weer op het gebied van beheersing waarop de voortgang van het programma ERTMS zal worden bijgehouden, en waarover zal worden gerapporteerd naar de Tweede Kamer in halfjaarlijkse Voortgangsrapportages

Geïntegreerde aanpak Beter en Meer, PHS en ERTMS zoals aangegeven in LTSA
In het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda[10] is aangegeven dat onder regie van IenM een geïntegreerde aanpak zal worden opgesteld waarin wordt beschreven via welke stappen de ambities uit de LTSA kunnen worden gerealiseerd.

---
[8] Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33652, nr. 14
[9] Kamerstukken II, vergaderjaar 2013-2014, 33652 nr. 15
[10] Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-2014, 29984, nr. 474

Uitgangspunt daarbij is de operationele uitwerking Beter en Meer van NS en ProRail. De geïntegreerde aanpak kent meerdere elementen, waaronder de wijze waarop de meeste synergiewinst kan worden bereikt tussen grote programma's en projecten. Als onderdeel daarvan is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke synergie tussen PHS en ERTMS. Het faseverschil tussen PHS en ERTMS maakt het combineren van werkzaamheden lastig. Een beperkte synergie is mogelijk door in PHS 'ERTMS voorbereid' te werken en rekening te houden met de latere uitrol van ERTMS. Dit wordt momenteel onderzocht.

Landelijk overwegprogramma
Binnen PHS was € 100 miljoen gereserveerd voor de aanpak van vier aangewezen PHS-overwegen. In het Regeerakkoord is daarnaast € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor een landelijk verbeterprogramma voor het verminderen van incidenten op overwegen (het LVO). In het LVO wordt gezocht naar kosteneffectieve maatregelen om de veiligheid en doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen te verbeteren. Het LVO beoogt een nieuwe aanpak met een integrale benadering van de problematiek vanuit zowel weg- als spoorkant in de brede ruimtelijke context van de overweg. Hierbij geldt een landelijke prioritering voor alle overwegen. Als decentrale overheden andere overwegen willen aanpakken is er de mogelijkheid om deze aan te melden voor het LVO. Zowel binnen PHS als binnen het LVO geldt als uitgangspunt een cofinanciering van 50-50%.

11.4 Financiën

In deze VGR wordt de financiële stand van zaken aangegeven en de relatie met de begroting 2010.

Het budget
In het kader van de verdiepte aanleg van het spoor door Vught waaraan de gemeente Vught en de provincie Noord-Brabant bijdragen is bij Voorjaarsnota 2015 het projectbudget opgehoogd met € 127 miljoen (regionale bijdrage). Daarnaast is bij de Miljoenennota 2016 € 45,4 miljoen overgeboekt van het OV SAAL budget naar PHS als gevolg van de vrijval van de reservering die in de besluitvorming rond OV SAAL MLT was opgenomen voor mogelijke problematiek rond Almere Poort. In overleg met de regio is vastgesteld dat deze problematiek zich niet voordoet en is het budget overgeheveld naar PHS ter dekking van de integrale aanpak van station Amsterdam Centraal (ook nodig voor OV SAAL MLT). Tevens is vanuit het programma kleine functiewijzigingen een overheveling van € 14,6 miljoen gedaan naar PHS vanwege een uitbreiding van de scope van het PHS project Uitgeest met wensen die uit kleine functiewijzingen betaald zouden worden. Bij Miljoenennota 2016 is eveneens € 85,9 miljoen overgeboekt uit de investeringsruimte MIRT naar PHS om de meerkosten Rijswijk – Delft Zuid te dekken (betrof meerkosten tunnel Delft). Daarnaast is € 53,1 miljoen toegevoegd vanuit het project Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten in verband met de integrale aanpak van Amsterdam CS en is € 7,3 miljoen overgeboekt naar het realisatieproject Aanleg ATBvv op A2 corridor en Brabantroute omdat de aanleg hiervan gedeeltelijk veroorzaakt wordt door intensivering van het treinverkeer als gevolg van PHS. Het realisatiebudget voor het Doorstroomstation Utrecht is met € 29,5 miljoen verhoogd ter dekking van gevolgkosten van ontwerpaanpasingen voor het waarborgen van de veiligheid en aanpassing van de complexe bouwfasering om de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen. Tot slot is de prijsbijstelling 2015 aan het budget toegevoegd.

Bij Miljoenennota 2016 is in overleg met het ministerie van Financiën het projectbudget opgehoogd met € 675 miljoen vanwege de omzetting van de leenfaciliteit PHS in een ophoging van de budgettaire kaders. Het PHS budget is verder opgehoogd met € 116,2 miljoen, de binnen IenM gereserveerde middelen tot 2028 voor de voorziene rente en aflossing. Oorspronkelijk was een leenfaciliteit van € 874,6 miljoen voorzien. De omzetting leidt vanwege de MIRT-horizon van 2028 tot een extra potentieel tekort op het PHS budget van € 84 miljoen.

Project-onderdeel	Budget per 4-6-2010*	Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Budget stand 1-11-2015
	Prijspeil 2009	Index	Overige budget wijzigingen	Prijspeil 2015
PHS	3.158	0.007	1.110	2.752
OV SAAL	1.399	0.003	-45	1.182

* Een deel van de financiering van PHS zou plaatsvinden vanuit de leenfaciliteit PHS. Het bedrag van deze leenfaciliteit was bepaald op € 874,6 miljoen. Dit bedrag is in de Rijksbegroting in mindering gebracht op het projectbudget PHS. In overleg met het ministerie van Financiën is deze leenconstructie bij Miljoenennota 2016 alsnog omgezet in een ophoging van de budgettaire kaders. Doordat de MIRT-periode in 2028 ophoudt kunnen de voorziene kosten voor rente en aflossing na 2028 niet aan de budgettaire kaders worden toegevoegd. Dit resulteert in een extra potentieel tekort op het budget van € 84 miljoen.
Het budget van € 3,158 miljard voor PHS en € 1,399 miljard voor OV SAAL (prijspeil 2009) dat in de VGR-6 is aangegeven en wat gebaseerd is op de Voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2011, dient als referentie voor de totale investeringskosten van PHS.

Uitgaven PHS

De uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 september 2015 bedragen € 251,76 miljoen, uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De uitgaven van IenM betreffen de departementale werkzaamheden voor het programma vanaf 2008 (inclusief de kosten voor inhuur van personeel). De uitgaven van ProRail betreffen projectmanagement-, voorbereidings- en investeringsuitgaven voor PHS.

Kasuitgaven PHS	**t/m 2014**	**2015**	**Totaal**
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU			
Projectkosten	4.395	69	4.464
VIA PRORAIL			
Voorbereidingskosten	85.735	14.956	100.691
Investeringskosten	110.591	36.015	146.606
Totaal	**200.721**	**51.040**	**251.761**

Uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 september 2015, afgerond op duizenden euro's.

Uitgaven OV SAAL (excl. RRAAM)
De uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 september 2015 bedragen € 502,03 miljoen, uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De uitgaven van IenM betreffen de departementale werkzaamheden voor het project vanaf 2008 (inclusief de kosten voor inhuur van personeel). De uitgaven van ProRail betreffen projectmanagement-, voorbereidings- en investeringsuitgaven voor OV SAAL.

Kasuitgaven OV SAAL	t/m 2014	2015	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU			
Projectkosten	6.091	0	6.091
VIA PRORAIL			
Voorbereidingskosten	38.861	37.592	76.452
Investeringskosten	304.685	114.800	419.486
Totaal	**349.637**	**152.392**	**502.029**

Uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 september 2015, afgerond op duizenden euro's.

11.5 Overzicht PHS maatregelen

